Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12220**
19. Wahlperiode 08.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD

Förderung der Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologien

Die Bundesregierung fördert seit den 1980er Jahren die Forschung und Entwicklung zu Wasserstoff und Brennstoffzellen-Technologien. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nennt diese Technologien „Schlüsseltechnologien", die zu leistungs- und reichweitenbeschränkten Batteriefahrzeugen (E-Autos) „unverzichtbare Ergänzungen" sind (https://bit.ly/2IqMuTx).

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Förderprogramme der Bundesregierung verabschiedet, im Jahr 2007 das „Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie" (NIP) mit dem Ziel der sogenannten Marktvorbereitung für Wasserstoffautos. Dieses wurde 2016 mit einem Forstsetzungspaket („NIP II") bis 2026 verlängert und soll die nächste Phase einleiten – die Markteinführungsphase für Wasserstoffautos (https://bit.ly/2sqgetH).

Ziel ist es laut der beiden NIP, „die Wasserstoffmobilität in den nächsten Jahren zur Marktreife zu bringen" (BMVI, ebd.). Gefördert werden Maßnahmen in den Bereichen Entwicklung, Marktvorbereitung und Beschaffung von Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie für den Einsatz im Verkehr (BMVI, ebd.). Dies wird insbesondere durch die „Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie" (NOW GmbH) koordiniert und gesteuert (https://bit.ly/2WRB0Bn). Das Fördervolumen aus den beiden NIPs beläuft sich auf ca. 2,4 Mrd. Euro (BMVI, ebd.).

Wie es im NIP II heißt, konnte sich „Deutschland im europäischen und im internationalen Wettbewerb als treibende Kraft im Bereich der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie und als wichtiger Partner im Rahmen von Industrie- und Technologiepartnerschaften etablieren" (NIP II, S. 3).

„DIE WELT" berichtete am 3. März 2019, dass „Japaner und Koreaner […] deutsche Autobauer beim Wasserstoff [hängen lassen]" (https://bit.ly/2T9PieR). „DIE WELT" zitiert dazu die Zahl, dass bisher insgesamt lediglich 329 wasserstoffgetriebene Pkw in Deutschland zugelassen wurden – und das bei einem Gesamtbestand von mehr als 64 Millionen Fahrzeugen im Land. Von den 90 000 Bewerbern um die seit 2016 gezahlte Prämie für schadstofffreie Pkw waren nur 43 für Wasserstoffautos. Von den deutschen Autoherstellern bietet derzeitig auch keiner ein Wasserstoffauto an. Hinzu kommt, dass es in Deutschland kaum Wasserstofftankstellen gibt. Derzeit sind es 60, bis Ende des Jahres soll es 100 öffentliche Stationen geben. Sie werden hauptsächlich von Mineralölkonzernen aufgebaut, vor allem von Shell und Total. Die Anlagen sind sehr aufwändig, eine Zapfsäule für Otto-Kraftstoff oder Diesel kostet rund 30 000 Euro, Zapfsäulen für Wasserstoff kosten pro Anlage ca. 1 Mio. Euro (DIE WELT, ebd.). In China wird die Technologie inzwischen, wie die „Kronen Zeitung" berichtet, intensiv gefördert (www.krone.at/1937484). China plant ein weites Netz aus Wasserstoff-

Korridoren, 1 Million Wasserstoff-Autos bis 2030 und will dafür die Subventionen und die industrielle Ausrichtung auf E-Autos langsam einstellen. Letzteres wird mit folgenden Argumenten begründet:

- „das Bewusstsein für die zahlreichen Nachteile batterieelektrischer Autos“ – „besonders schwer wiegen die Umweltprobleme – sowohl bei der Gewinnung der erforderlichen Schwermetalle als auch bei der Entsorgung der giftigen Abfälle“;
- viele chinesische Kunden haben das Vertrauen in Elektroautos verloren (häufig brennende Elektroautos);
- der Strategiewechsel dürfte für chinesische Steuerzahler eine große Entlastung darstellen (weniger Subventionen für E-Autos).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Ansatz verfolgt die Bundesregierung bei der Förderung von Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologien?

   Setzt man dabei eher auf Pkw mit einem Verbrennungsmotor (ähnlich wie bei Erdgas-/Biogas-Pkw) oder auf einen Antrieb mit einer Auto-Brennstoffzelle auf Wasserstoffbasis (Elektromotor)?

   Welche Vor-/Nachteile werden von der Bundesregierung diesbezüglich zu dem jeweiligen Fahrzeugtyp bzw. Motorentyp herangezogen, und welche überwiegen nach Ansicht der Bundesregierung (bitte die Argumente pro/contra aufzählen)?
2. Welche Ziele hat sich die Bundesregierung in der Wasserstoffmobilität für die Jahre 2025 ff. gesetzt?

   Gibt es angestrebte Richtlinien bezüglich der Pkw-Zulassungszahlen mit Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellentechnologie ähnlich dem Ziel von 1 Million E-Autos bis 2020?
3. Ab welchem Marktumfang bzw. nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung die Maßnahmen zur sogenannten Markteinführung von Wasserstoff-Pkw einstellen?
4. Was sind die Hauptgründe nach Ansicht der Bundesregierung, dass es bisher keine serienmäßigen Wasserstoffautos deutscher Autohersteller gibt?

   Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung diesbezüglich?
5. Vertritt die Bundesregierung immer noch die Meinung, dass E-Autos „leistungs- und reichweitenbeschränkt“ sind (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, erster Absatz)?

   Wie rechtfertigt die Bundesregierung die erhebliche Förderung von E-Autos in Anbetracht dieser Tatsache?
6. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass auf dem Markt der Wasserstoff-Pkw derzeitig die Marken Hyundai und Toyota weit vorne liegen (bzw. als einzigen der breiten Masse verfügbar stehen)?

   Wie ist dies mit der Schlussfolgerung aus dem NIP II, wonach „Deutschland im europäischen und im internationalen Wettbewerb […] treibende Kraft im Bereich der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ sei (im NIP II wird sogar das Präteritum verwendet), zu vereinbaren (NIP II, S. 3)?

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Argumente der chinesischen Regierung, wonach (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, letzter Absatz)
   a) E-Autos erhebliche Umweltschäden mit sich bringen (Stichwörter: Schwermetalle, Entsorgung der giftigen Abfälle),
   b) die E-Autos als unsicher gelten (häufig brennende Elektroautos, geringere Reichweite) – vgl. dazu die Ausführung des BMVI in der Vorbemerkung der Fragesteller, wonach E-Autos als „leistungs- und reichweitenbeschränkt" gelten –, und
   c) der Strategiewechsel für chinesische Steuerzahler eine große Entlastung darstellen dürfte (weniger Subventionen für E-Autos)?
8. Wird die Errichtung von Wasserstoffzapfsäulen öffentlich gefördert?

   Wenn ja, in welchem Umfang belief sich die Förderung in den letzten fünf Jahren (bitte Angaben pro Jahr aufgliedern)?

   Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter Zuwendungen, und in welchem Umfang (bitte in einer Tabelle aufgliedern)?
9. Werden die laufenden Kosten für Wasserstoffzapfsäulen öffentlich gefördert?

   Wenn ja, in welchem Umfang belief sich die Förderung in den letzten fünf Jahren (bitte Angaben pro Jahr aufgliedern)?

   Welche Investoren haben die meiste Förderung erhalten, und in welchem Umfang (bitte in einer Tabelle aufgliedern)?

Berlin, den 15. Juli 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333